

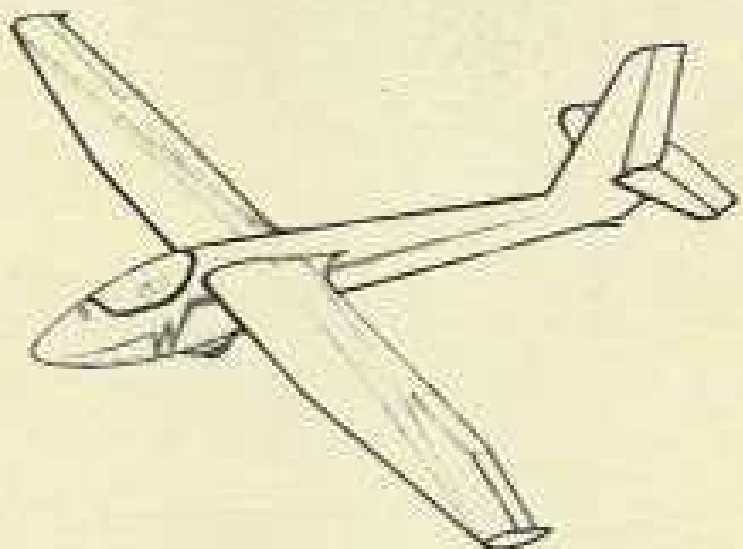
NOTICE D'UTILISATION

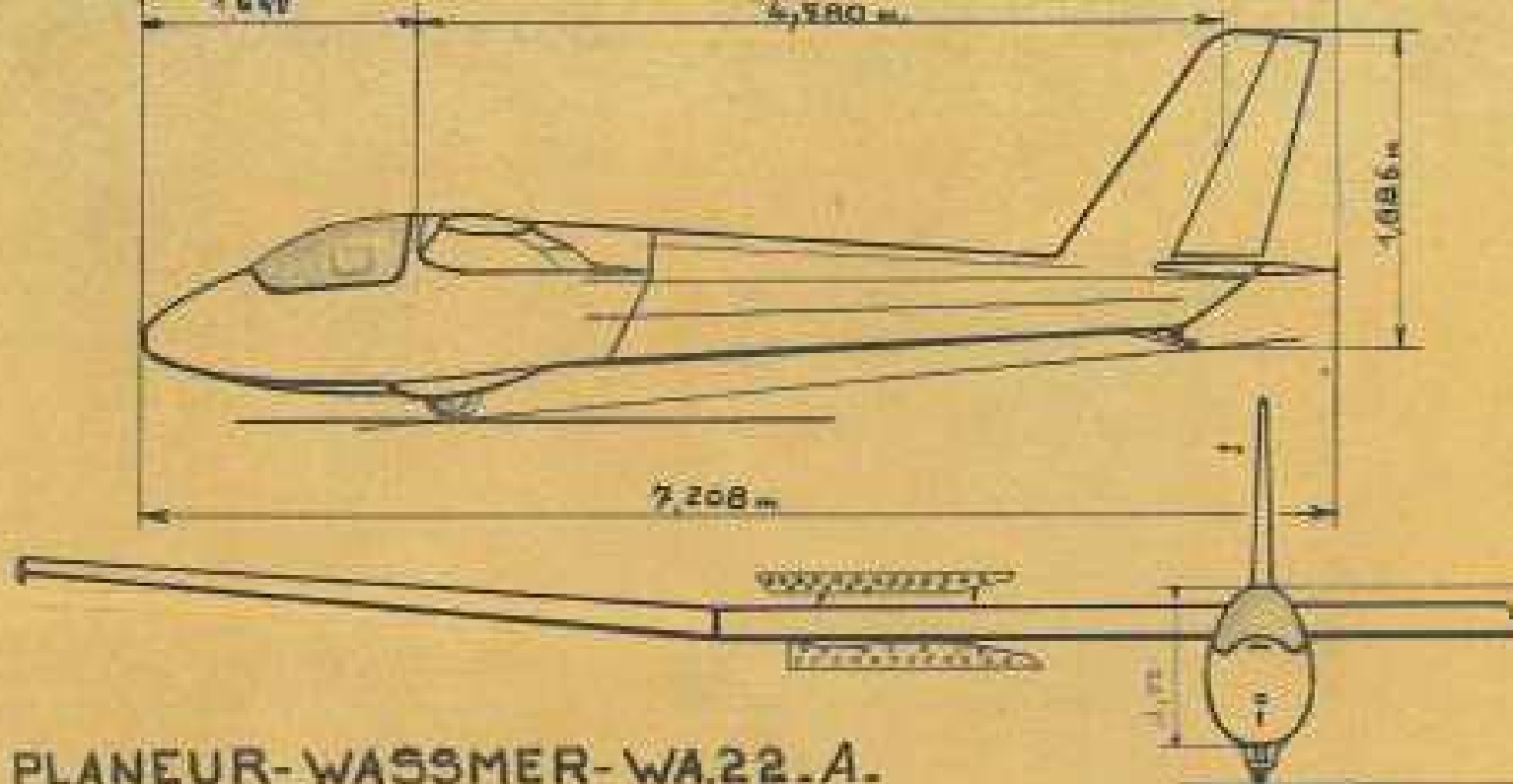
du PLANEUR

WASSER WA.22 A.

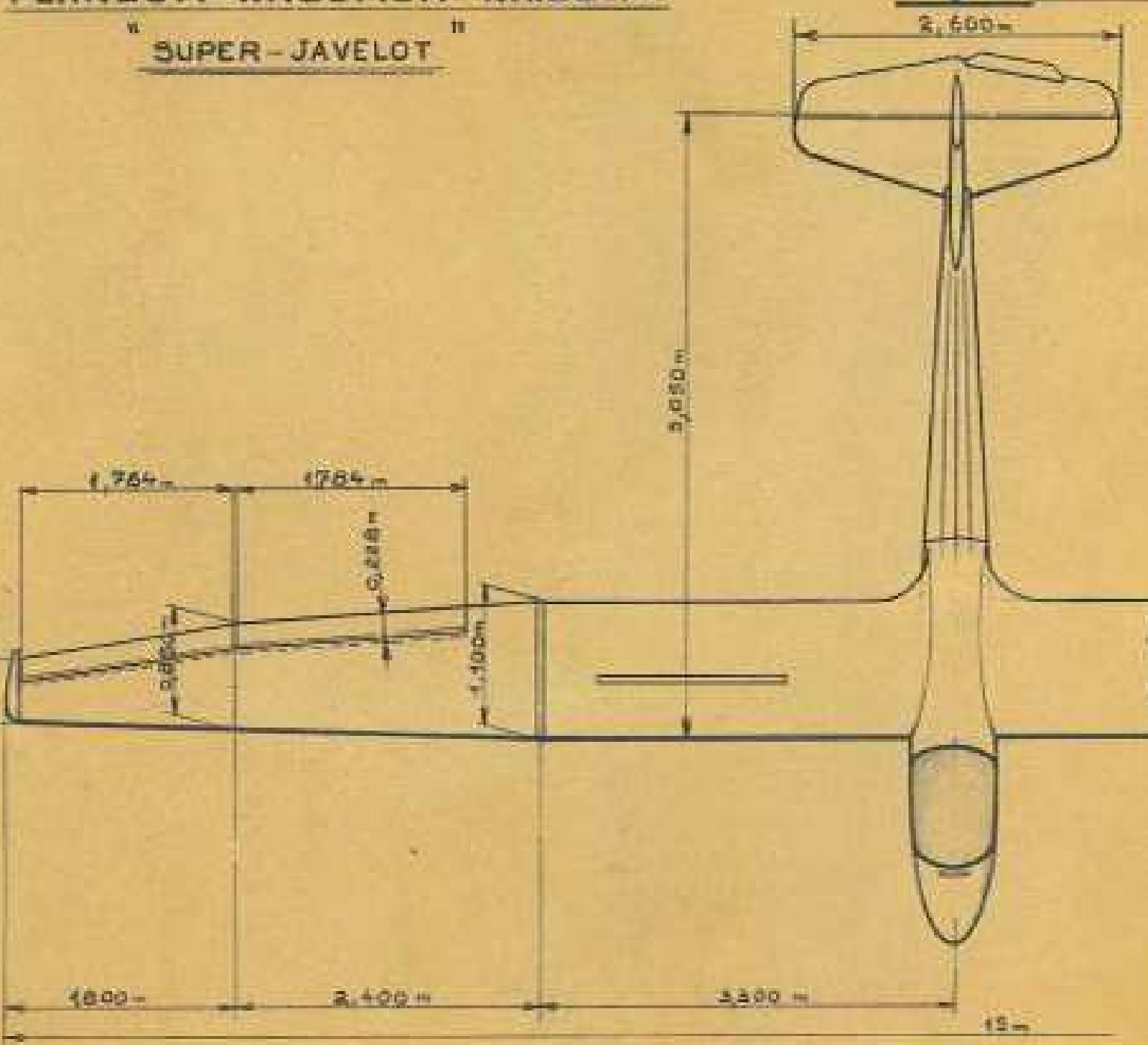
*Super-Javelot*

- CARACTERISTIQUES
- UTILISATION
- ENTRETIEN





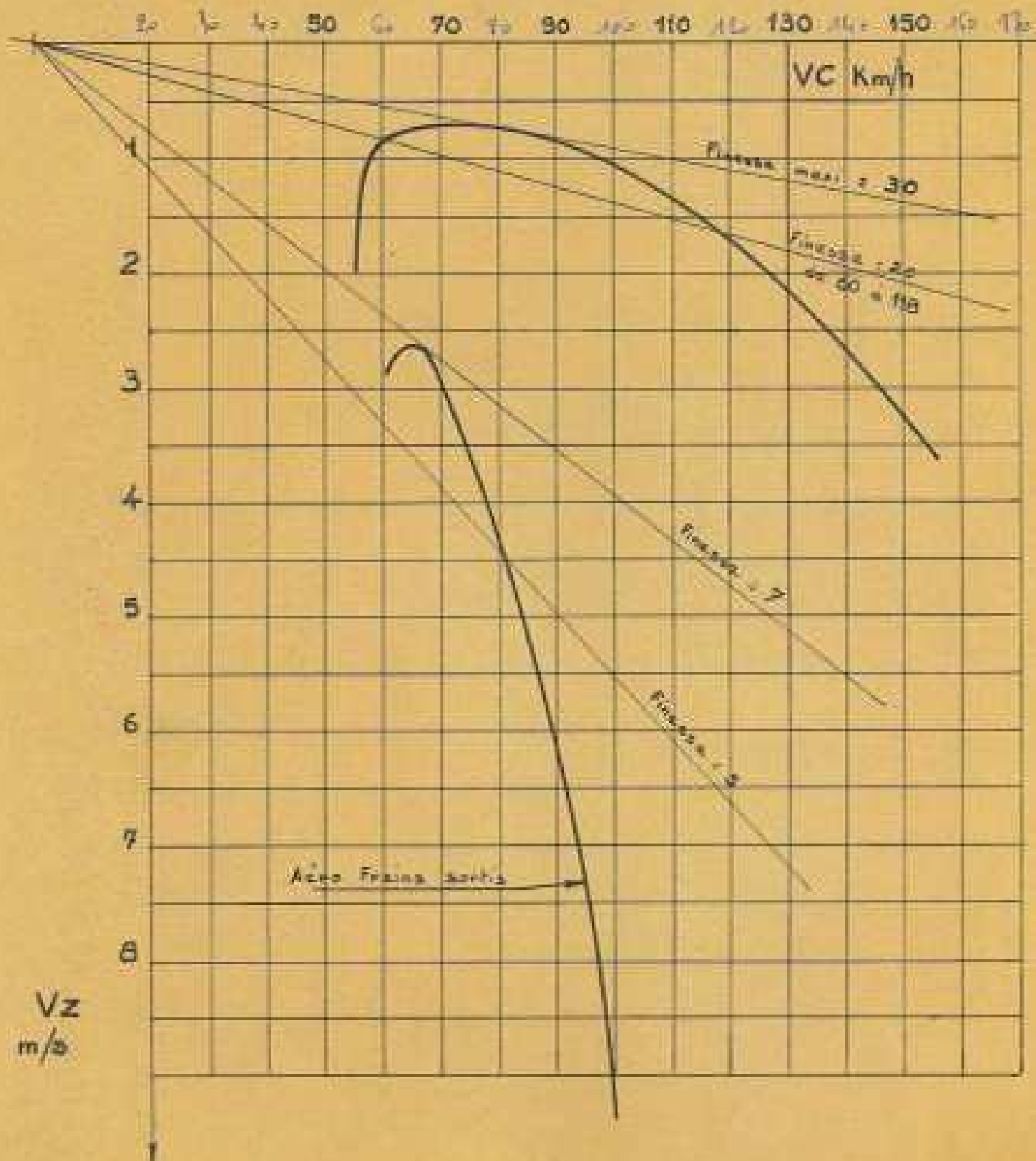
**PLANEUR-WASSMER-WA.22.A.**  
"SUPER-JAVELOT"



# PLANEUR WASSMER WA22

## SUPER - JAVELOT

Performances au poids de 310 Kg



## I - CARACTERISTIQUES-

### I.1 - Caractéristiques générales :

- Envergure :	15,00 m
- Surface :	14,4 m <sup>2</sup>
- Allongement :	15,7
- Longueur :	7,208
- Poids à vide, équipement mini :	210 Kgs
- Poids total maximum :	360 Kgs
- Charge au m <sup>2</sup> au poids total :	25 Kg/m <sup>2</sup>

### I.2 - Voilure :

Forme; un rectangle puis deux trapèzes, donnant une vue en plan fort proche de l'ellipse.

Angle de dièdre latéral : 0 dans la partie rectangulaire  
5°30' dans les extrémités

Angle de garde de l'aile : 8°30'

Angle de calage à l'emplanture: 4°

Angle de calage à l'extrémité : 0°30'

### I.3 - Fuselage :

La poutre en tube soudé 25 CD 4 5 d'épaisseur minimum 0,8 est constituée à l'avant par un treillis tenant à l'arrière en 3 points la poutre triangulaire, au-dessus les 3 points de l'attache d'aile, en-dessous la roue 330 x 130, vers l'avant le siège pilote et en pointe le crochet de remorquage.

A l'arrière la poutre triangulaire est celle du JAVELOT II adaptée à la dérive en flèche.

Cette poutre est habillée :

à l'avant (jusqu'au bord de fuite de l'aile) par une coque stratifiée démontable en 3 parties principales

à l'arrière par entoilage sur des lièges en bois

La coque en stratifié permet d'obtenir un ajustage de verrière sans défaut d'étanchéité ni d'esthétique.

L'habitabilité, qualité fondamentale des JAVELOTS a été conservée.

### I.4 - Empennage :

Construction bois classique

Surface de l'empennage horizontal : 2,19 m<sup>2</sup>

Surface de l'empennage vertical : 1,45 m<sup>2</sup>

### I.5 - Commandes :

La commande des ailerons est entièrement rigide

Les autres commandes sont mixtes, en partie rigides, en partie souples, par câbles (voir figure 7 le réglage des commandes)

### 1.6 - Atterrisseur-

Il est constitué par une roue de 330 x 130 munie d'un frein (conjugué à la commande d'aérofreins), un court patin AV et une bécquille AR sortis tous deux par blocs caoutchouc.

L'efficacité constatée en service de notre frein hydraulique permet un arrêt très rapide, ce qui nous a permis d'avancer la roue et de supprimer ainsi tous les basculements du planeur vers l'avant.

### 1.7 - Matériel et organes d'équipement-

Inventaire de poids (suivant norme 2000)

## 2 - UTILISATION-

### 2.1 - Poids et centrages -

Le poids total maximum autorisé est de 360 Kgs

Le centrage avant d'utilisation est de 30 %

Le planeur étant stable jusqu'au centrage de 44 %, aucun lest n'est nécessaire pour rétablir un centrage plus avant.

### 2.2 - Consignes d'utilisation-

Les consignes d'utilisation qui doivent être affichées dans l'habitacle sont les suivantes :

- Vitesse indiquée maximum par temps calme : 200 Km/h
- Vitesse indiquée maximum par temps agité : 160 Km/h
- Vitesse indiquée de treuillage : 100 Km/h
- Vitesse indiquée de remarquage : 140 Km/h
- Vitesse maximum d'ouverture des aérofreins: 160 Km/h

- Aucune limitation de vitesse, une fois les aérofreins ouverts, ceux-ci permettent le piqué à la verticale

- Vol de nuage autorisé

- Acrobatie interdite

- Vitesse indiquée donnant la vitesse de chute minimum :

75 Km/h

- Vitesse indiquée donnant la finesse maximum: 85 Km/h

La figure 4 donne les performances en croisière et avec aérofreins.

### 2.3 - Prise de terrain - Atterrisseage-

Les aérofreins sont très efficaces et assurent une grande précision d'atterrisseage. L'atterrisseage peut se faire aérofreins braqués ou non.

Le frein de roue est manoeuvré par le levier d'aérofrein en fin de course.

Vitesse indiquée recommandée par l'approche finale sans aérofreins : 80 Km/h

Vitesse indiquée recommandée pour l'approche finale avec aérofreins : 90 Km/h

## 2.4 - Divers-

Aérofreins braqués, le planeur est très sensible au dérapage et un fort buffeting général apparaît lorsque la bille n'est pas au milieu.

## 2.5 - Evacuation-

Déverrouiller le pare-brise, l'ouvrir; un système spécial l'empêche de se larguer avant que la tête du pilote ne soit hors de la trajectoire possible.

S'extraire du planeur en s'aidant de la poignée centrale et des accroche-talon.

## 2.6 - Vrilles-

La vrille ne peut être stabilisée qu'au centrage arrière (pilote léger). Dans tous les cas, même après plusieurs tours, la sortie de vrille est obtenue en ramenant les commandes au neutre.

## 2.7 - Roue-

Gonfler le pneu à 2 Kg/cm<sup>2</sup>. Si on pratique l'atterrissage valets sortis (Méthode Montagne Noire), il est bon de surgonfler le pneu (jusqu'à 3 Kg/cm<sup>2</sup>).

## 2.8 - Vol de croisière-

Nous joignons le dessin du cadran mobile d'un Compoteur facile à réaliser s'adaptant au variomètre Radin IOI;

## 3 - DEMONTAGE ET MONTAGE DU PLANEUR-

### 3.1 - Démontage : Temps : 5 minutes environ

Procéder dans l'ordre suivant :

- a) Débrancher la profondeur (axe à oreilles)
- b) Débrancher le tab de profondeur (rotule l'Hotelier)
- c) Enlever la profondeur
- d) Enlever le capotage supérieur du fuselage (4 dzus)
- e) Débrancher toutes les commandes (2 rotules l'Hotelier en arrière du longeron principal - 2 rotules à la liaison centrale-aile extrême pour commande de gauchissement)
- f) Enlever les bandes de liaison, déverrouiller les ailes extrêmes (levier démontable)
- g) Dévisser l'axe avant d'aile centrale. Déverrouiller les d'attaches AR aile-fuselage (levier fixe sur structure derrière pilote sous B.A.).
- h) Enlever l'aile centrale en le passant par dessus la verrière.

### 3.2 - Remontage : Temps : 10 minutes environ

Reprendre les opérations inverses dans l'ordre h - g - f - e - d - c - b - a.

#### 4 - ENTRETIEN-

##### 4.1 - Avant chaque vol :

S'assurer que toutes les commandes débattent bien à fond et dans le bon sens

S'assurer de la bonne fixation du capot supérieur du fuselage  
Faire un essai de fonctionnement du crochet de remorquage

##### 4.2 - Toutes les 25 heures de vol ou une fois par mois :

Vérifier la pression de gonflage du pneu (2 Kg/cm<sup>2</sup>)

Graisser, de préférence à la graisse graphitée les broches principales, et les broches secondaires des attaches d'aile

Graisser toutes les articulations des commandes avec quelques gouttes d'huile fluide.

La roue se démonte comme une roue de moto légère :

dévisser les écrous (clé de 17) - débrancher la tuyauterie liquide de frein.

Après avoir soulevé le planeur : faire sortir les rondelles épaulées de leur logement à l'aide d'un tournevis et les retirer.

Quelques gouttes d'huile fluide une fois par an suffisent pour les roulements à bille.

ATTENTION : Une nouvelle purge du circuit de freinage est nécessaire après chaque démontage.

Ne pas oublier que les performances d'un planeur sont fonction de son état de surface. Une fois par an, poncer légèrement dégraisser, boucher les défauts de la peinture et passer à pistolet 1 ou 2 veilles de peinture P.50. Lustrer abondamment  
Vous y gagnerez au double point de vue Performance et Longévité.

#### 5 - TRANSPORT-

La Société WASSNER peut fournir une remorque légère et très stable adaptée au transport derrière toute voiture de plus de 5 chevaux. Une liasse de dessins permettant à un artisan de réaliser cette remorque, peut aussi être cédée à nos clients.

P E S E E et C E N T R A G E

Référence Longitudinale

Face avant du faux longeron d'aile derrière la tête du pilote  
calée à la verticale

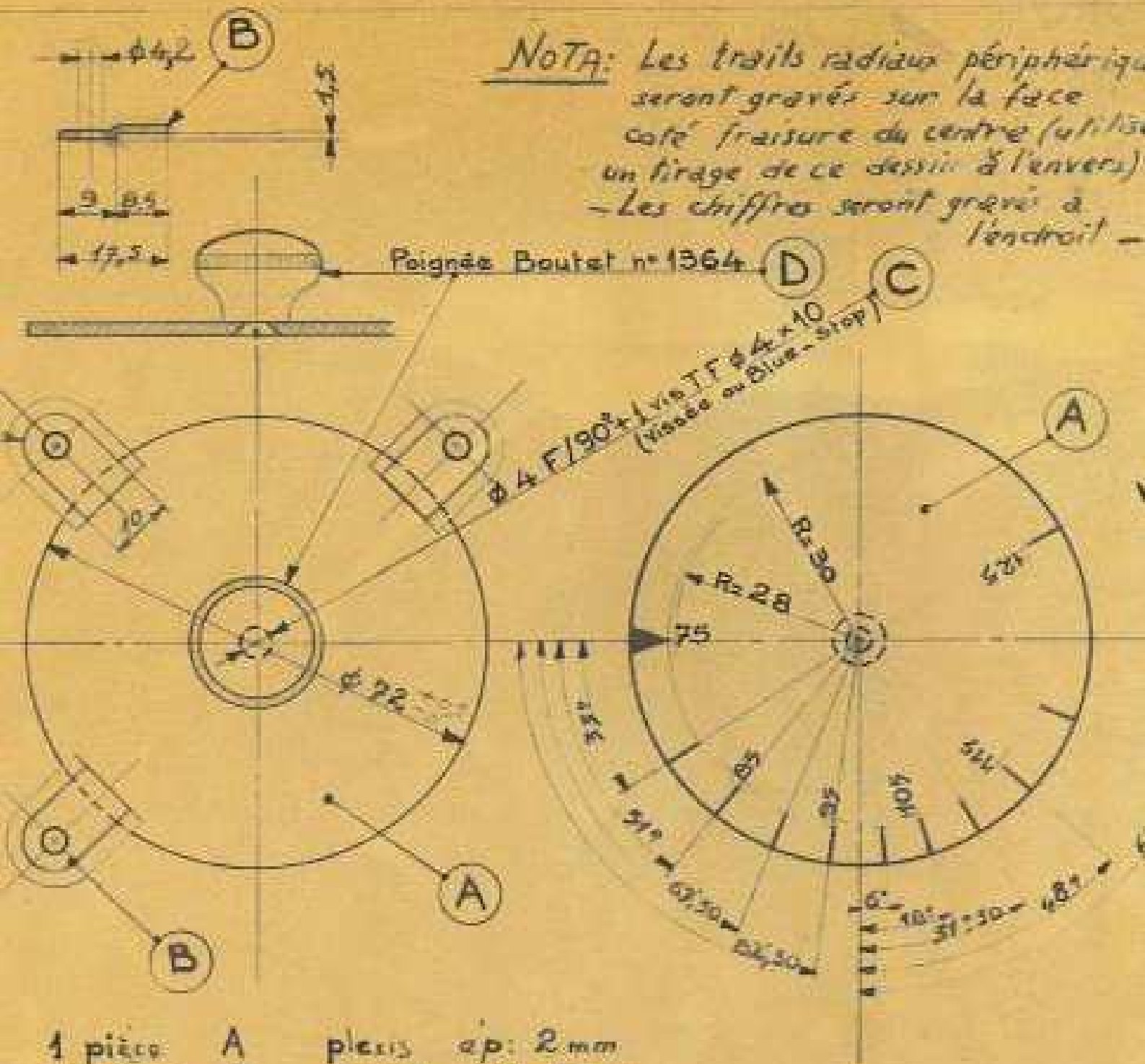
Profil de référence

Profil de la partie rectangulaire de l'aile profondeur : 1,100 m

Poids à vide :	210 Kgs	C 5
- Centrage-avant d'utilisation :		30 §
- Centrage-arrière d'utilisation :		64 §
- Charge utile :		135 Kgs
- Poids maximum admissible :		380 Kgs



NOTA: Les traits radiaux périphériques seront gravés sur la face coté fraisure du centre (utiliser un tirage de ce dessin à l'envers) - Les chiffres seront gravés à l'endroit -



- |            |                           |
|------------|---------------------------|
| 1 pièce A  | plais ep: 2mm             |
| 3 pièces B | AU4G ep: 1mm              |
| 1 pièce C  | Vis TF $\phi 4 \times 10$ |
| 1 pièce D  | Poignée Boutet N° 1364    |

NOTA: se monte sur VARIO BADIN type 601

1 Pâte P50 noir MAT

B.M.P.  
3.10.1962  
1

COMTEUR DE  
VITESSE OPTIMUM  
WA.22  
NOTICE